

Die VIA REGIA und das "Neue Europa"

Für alle, die die deutsche Geschichte ein wenig kennen - und ich meine damit auch die deutsche Geschichte des Mittelalters - ist die Europäische Einigung ein wahrer Segen. In Deutschland hat es die Idee der Nation von jeher sehr schwer gehabt und gerade nach den Tragödien des 20. Jahrhunderts ist klar, dass ein geeintes Deutschland als Nation nur fest eingebunden in eine Europäische Identität blühen und gedeihen kann. Vor diesem Hintergrund ist der Beitritt von 10 ost- bzw. südosteuropäischen Staaten zu Europäischen Union am 1. Mai 2004 ein Anlass zur Freude. Mit diesem Schritt ist das Neue Europa ein gutes Stück auf seinem langen Weg voran gekommen; auf einem Weg, dessen wichtigste Etappen durch folgende Ereignisse bezeichnet werden können, durch die Gründung

- des Europarats 1949,
- der EWG auf Basis der Römischen Verträge 1958,
- der Freihandelszone Efta 1960, durch
- das Schengener Abkommen mit der Beseitigung der inneren Grenzen 1985,
- die Verträge von Maastricht von 1991, die zur Europäischen Union führten,
- die Einführung des Euro 1999,
- die Einigung auf eine Europäische Verfassung (noch von den 25 Mitgliedsstaaten zu ratifizieren und dabei einigen Referenden ausgesetzt) in 2004.

Das sich allmählich abzeichnende Neue Europa kann nur als Kommunikationsraum stabil sein und sich entwickeln - und dazu benötigt es Kommunikationsmedien, vom Rundfunk und Fernsehen über internationale Printerzeugnisse und Telefon bis hin zu Straßen und Wegen. Heute sind die wichtigsten Straßen unsichtbar. Es sind die Datenbahnen der Informationsgesellschaft. Europa wird jedoch auch in Zukunft physische Straßen und Bahnen für Menschen und Güter benötigen. Unsere Forschungen zeigen, dass gerade die neue Generation der IT-Nutzer ein starkes Interesse an physischem Raum und physischer Begegnung entwickelt. Räumlich attraktive sinnliche Qualitäten (Atmosphären) erscheinen den jungen, gut ausgebildeten Menschen als ebenso bedeutsam, wie konkrete physische Begegnungen, sog. "face-to-face"-Kontakte. Was im virtuellen Raum der neuen Kommunikationstechnologien angebahnt wird, sucht nicht selten - und abhängig von der Kommunikationsintensität mit ansteigender Häufigkeit - nach sinnlich-konkreter Erfüllung in sinnlicher Unmittelbarkeit und geeigneten Räumen. Die ruralen und urbanen Qualitäten unserer Landschaften und Städte mit ihren Plätzen, Straßen und Wegen, ihren Monumenten und Texturen kündigt sich insofern bereits als großes Zukunftsthema an.

Der belgische Historiker Henri Pirenne, unumstritten einer der größten europäischen Historiker des frühen 20. Jahrhunderts, hat in seiner in Gefangenschaft während des I. Weltkrieges in Thüringen (in Kreuzburg bei Eisenach) geschriebenen "Geschichte Europas - Von der Völkerwanderung bis zur Reformationszeit" ebenfalls von einem Neuen Europa gesprochen, das ca. 600 Jahre nach dem Niedergang Westroms entstand. Im Folgenden werde ich mich kurz diesem alten neuen Europa mit Blick auf dessen Straßen und Wege zuwenden.

Aus dem sich über einen langen Zeitraum hinstreckenden, gleichermaßen von Außen (Völkerwanderung) und von Innen (Reagrarisierung) her sich vollziehenden Verfall des römischen Imperiums war in West- und Mitteleuropa eine agrarisch-feudalistische Kultur entstanden, ein statisches Europa ohne Städte - und somit ohne Handel und Wandel. Nur im Süden Europas, vor allem in Italien, hielten sich einige Städte, deren Interessen jedoch nicht auf Europa gerichtet waren, sondern auf Ostrom mit seiner Metropolis Konstantinopel und auf die Häfen der Levante. Hier endeten (bzw. begannen) die alten Fernstraßen des Orients, allen voran die tief in das Innere Chinas vordringende Seidenstraße.

Die germanischen Erben des weströmischen Reiches konnten mit dessen Städten wenig anfangen. Man hielt sie für eine Art von "Gefängnissen" oder man versuchte sie als natürliche Bestandteile der Landschaft oder auch als Hinterlassenschaften unbekannter Götter zu begreifen. Ihre Amphitheater, Bäder etc. hielt man für das Werk unheimlicher Geister. Gleiches gilt für die Straßen, Brücken, Hafenanlagen ("Teufelsbrücken"). Man ließ das Meiste verfallen. Später wurde das verbliebene Material gern zum Bau von Kirchen, Befestigungen, Burgen etc. verwendet. Rom hatte 80 Tsd. km Straßen angelegt darunter Fernstraßen, deren Qualität und Gebrauchswert erst zu Beginn der Industrialisierung, d.h. 1500 Jahre später, wieder erreicht wurde.

In Kontinentaleuropa bildete sich das Feudalsystem heraus. Dabei handelt es sich im Kern um ein agrarisch fundiertes Herrschaftssystem mit vergleichsweise schwacher Zentralautorität (Lehensgeber) bzw. starken dezentralen Grundherrschaften. Die Lehensnehmer, Lehnsherren bzw. Vasallen stehen an der Spitze von Landgütern bzw. Domänen (Burgen, Bischofsitzen), die im Wesentlichen aus dem Heredium (dem eigenen Land) und dem bäuerlichen Hufeland (dem zins- und dienstpflchtigen Land der bäuerlichen Hintersassen) zusammengesetzt sind. Es dominiert eine agrarische Subsistenz- bzw. Naturalwirtschaft. Dabei handelt es sich um eine "bäuerliche" Hausökonomie ohne Märkte und Geld, die sich weitgehend an den aristotelischen und durch die Institutionen der Kirche tradierten Regeln des "guten Lebens" orientiert. Im Zentrum dieser Regeln stehen die Sicherung der patronistischen Autorität, der Agrar-, Holz und Jagdwirtschaft (gut ist, was die Natur als Gottes Schöpfung hervorbringt), der Werkzeuggebrauch, das Geld-Zinsverbot und die Skepsis gegenüber Erfindungen (Eingriff in Gottes Schöpfung) und Marktwirtschaft. Da nahezu alles für das Leben Notwendige am Hofe hergestellt werden kann, daher für den Handel kaum Anreize bestehen, besteht für gute, ausgebaute Wege und Straßen kaum Bedarf. Dies ist wohl der Hauptgrund für den nahezu vollständigen Zusammenbruch des römischen Straßensystems. Eine gute Infrastruktur von Wegen und Straßen kann es nur mit einem Kaufmanns- und Bürgerstand geben. Dieser jedoch fehlt im frühen Mittelalter bzw. in der sog. stadtlosen ersten Ordnung des Mittelalters weitgehend.

Wer aber benötigt unter diesem Umständen überhaupt Wege und Straßen?

Nun, allen voran die Pilger. Es ist kein Zufall, dass um 1500 die erste Straßenkarte Mitteleuropas aus einem

Pilgeritinerar nach Rom entwickelt wurde. Doch die zahlreichen Pilger des frommen Mittelalters waren nicht die einzigen Wegenutzer. Zu dieser Gruppe müssen wir auch den Adel zählen, allen voran die Könige bzw. Kaiser. Ihr Verlangen nach Wegen war umso größer, als sie sich mit ihrem Hofstaat mehr oder weniger ständig auf Wanderschaft befanden: Das zentraleuropäische Mittelalter des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation kannte keine Hauptstadt. Wohl aber kannte es zahlreiche Orte für Haupt- und Staatsaktionen, sog. Pfalzen. Im Hochmittelalter gab es ca. 800 davon!

Klerus (insbesondere die Bischöfe) und Adel (vom Kurfürsten bis zum einfachen Ritter) hatten gleichfalls Bedarf nach Wegen. Dieser gründet in den ständigen und zahllosen Kriegs- und Raubzügen, die in Ermangelung ziviler, z.B. händlerischer bzw. kommerzieller, Strategien der Bereicherung und Stärkung der Machtbasis verfolgt wurden. Doch auch Räuber - ganze Stämme hatten sich im frühen Mittelalter auf die Piraterie "spezialisiert" - konnten Wege zu Wasser und Land gut gebrauchen. Man sollte sich vor Augen halten, dass diese Tätigkeiten von dem aristotelischen bzw. althergebrachten System des "guten Lebens" durchaus gedeckt wurden und dass, worauf Pirenne hinweist, die Piraterie sich immer auch als eine Vorstufe des Handels erwiesen habe - und zwar dann, wenn die Piraten sesshaft wurden und Städte gebaut haben.

Dass auch die Wege der alten Zeit von unerwünschten Begleitern genutzt wurden, dürfte sich von selbst verstehen. So migrierten Seuchen nicht nur auf den alten Handelswegen des Orients, sondern ebenso auf den Kriegspfaden des Okzidents.

Auch im Rahmen der feudal-agrarischen Ordnung des Mittelalters wurde Verkehrsinfrastruktur benötigt - und es stellt sich die Frage, was angeboten wurde. Nun, das Meer, insbesondere das Mittelmeer, später dann auch Nordsee, Ostsee und Atlantik, galten dieser Zeit als Verkehrsgrundlage erster Ordnung. Vergleichbar bedeutsam waren auch die Flüsse (Rhein, Rhone, Donau etc.). Dann gab es natürlich auch noch Wege, hier und da sogar die alten Verbindungen der Römer nutzend.

Drei Arten von Landwegen werden in der sog. "Altwegforschung" unterschieden:

1. *Tangentialwege*: Dabei handelt es sich in der Regel um sog. Fernwege, die um die dörflichen Siedlungen herum geführt wurden. In dieser, bis in das hohe Mittelalter typischen Trennung von Siedlung und Fernweg (Dietrich Denecke, 218) drückt sich das für das kontinentaleuropäische Mittelalter charakteristische wechselseitige Desinteresse von bäuerlichen Markgenossen und händlerischen Markgenossen aneinander aus.
2. *Reliefwege*: Diese Wege orientieren sich ebenfalls weniger an Siedlungen als vielmehr an der Topografie, z.B. an Lagen (Hanglage, Hügelrücken etc.), die schnellen Wasserabfluss bzw. trockene Wegespur gewährleisten. (Rennsteig, Hellweg)
3. Wege, die auf sog. "*topografische Zwangspunkte*" (Furt, Pass, Schlucht etc.) orientieren.

Gleich, um welche Art von Landweg es sich handelt - in den alten Zeiten, von denen hier die Rede ist, mussten sich die Wegenutzer selbst um deren Zustand kümmern. Eine öffentliche Verwaltung für die Pflege der Infrastruktur gab es nicht. Der Zustand der Wege war daher miserabel. Die Wege waren gefährlich. Nicht nur aus diesem Grund änderten sie oft ihren Verlauf. Dazu konnten auch Regen und Überschwemmungen, Bergrutsche, Windbruch etc. veranlassen. Ein wenig Besserung der Wegezustände konnte allenfalls von Einsiedlern u. Klausnern erhofft werden, die für ihre Dienste die Hand aufhielten.

Die Verbesserung der Wegeinfrastruktur ist von der Wiederaufrichtung des europäischen Handels nicht zu trennen.

Fragt man nach den Gründen bzw. den Voraussetzungen für die Wiederbelebung des Handels in Europa, sollte zunächst darauf hingewiesen werden, dass im Süden Europas, insbesondere in Italien, der Handel und damit das Städtewesen niemals vollständig erloschen ist. Zu nennen sind insbesondere die drei Städte Venedig, Genua und Pisa.

Fragt man, weshalb gerade diese drei dafür sorgten, dass das Flämmchen des europäischen Handelsverkehrs nicht vollständig erlosch, dann stößt man auf den Umstand, dass es sich bei allen Dreien um Städte am Meer ohne Hinterland handelt. Venedig, eine Flüchtlingssiedlung, die aus Anlass der Besetzung der "terra ferma" durch die Langobarden um 600 u.Z. entstand, hatte von vornherein keine andere Wahl, als durch Handel (mit Salz) den Broterwerb zu organisieren. Ähnliches gilt für das ältere, von hohen Bergen eingeschlossene Genua und von Pisa, das von unfruchtbaren Sümpfen umgeben war. Alle drei Städte standen buchstäblich mit dem "Rücken" nach Kontinentaleuropa, hatten mit diesem und mit seiner feudal-agrarischen Ordnung wenig zu schaffen. Sie blickten vielmehr über das Meer auf das städtisch-händlerische Ostrom, auf die lukrativen Häfen der Levante und auf die Handelskultur der islamischen Völker.

Wenn man über die Wiederaufrichtung des Handels in Europa spricht, darf man den frühen skandinavischen Handel nicht vergessen. Die schwedischen Wikinger, auch "Russen" genannt (daher die Bezeichnung "Russen", Land der "Russen"), verbanden um 860 Skandinavien entlang der Linie Riga - Vitebsk - Kiew über den Dnjepr mit Konstantinopel. Um 880 gründeten sie das erste Russische Reich, die sog. "Kiewer Rus". Ich erwähne dies auch aus dem Grund, dass die Stadt Kiew später den Endpunkt der großen europäischen Traverse "Via Regia" markiert.

Schließlich sind auch noch die Kreuzzüge - und in gewisser Weise auch die sog. Reconquista, die Rückeroberung der Maurischen Kalifate in Spanien - als wichtige Voraussetzungen für die Wiederbelebung des Handels in Europa zu nennen. Die Proklamation des 1. Kreuzzugs durch Papst Urban II erfolgte 1095. Jerusalem fiel 1099 und wurde durch Sultan Saladin von Ägypten 1187 zurück erobert. Die religionskriegerischen "Projekte" der Kreuzzüge waren nicht nur mit logistischen Herausforderungen verbunden, die allein von Städten mit erheblicher händlerischer Kapazität bewältigt werden konnten, sondern sie brachten die abendländischen Truppen auch in Kontakt mit entwickelten städtischen Kulturen, speziell mit ihrem reichen Angebot an unbekanntem und die Begehrlichkeiten weckenden Waren. Die Förderung des Handels erwies sich als geradezu unvermeidliche Nebenwirkung der Kreuzzüge.

Die Entstehung der großen mittelalterlichen Handelsstraßen - wie die Via Regia - ist auf das Engste mit der Wiederaufrichtung der Städte verbunden. Befördert durch die genannten Entwicklungen an den Grenzen Europas im Norden, Osten und insbesondere im Süden bildeten sich auch in der Mitte Europas die Grundlagen für die Entstehung von Märkten heraus. Immer häufiger drangen Unbekannte, eine Mischung aus Piraten, Abenteurern und Händlern mit reich beladenen Karawanen in die statische Welt der feudalen Hausökonomien ein. Es bildeten sich erste temporäre Marktflecken und Stapelplätze, vorzugsweise an Wegekreuzungen.

Doch die Fremden - in der deutschen Sprache erhält sich das Synonym von "Fremder" und "Händler" bis zur Mitte des 19. Jh. - leben gefährlich; denn ihr Sortiment wertvoller Produkte wie Gewürze aus Indien, Tücher aus der Levante oder sogar aus China etc, wecken die ohnehin allzeit lauerten Raubreflexe des niederen und mittleren Adels. Zahllose "mercatores" und "negotiatores" wie sie damals hießen, bezahlten ihre Ausflüge in das wilde Feudaleuropa mit dem Tode. Die frühen Handelsstraßen könnte man insofern als Schlachtfelder bezeichnen, auf denen ein ständiger Krieg zwischen tollkühnen Fernhändlern und beutegierigen Raubrittern tobte.

Angesichts dieser Situation waren für die Händler Bündnispartner zum Schutz der Karawanen (deutsch: Hansen) ein Gebot des Überlebens. Hier nun boten sich Könige, Bischöfe und hohe Adelige gegen entsprechende Gewinnbeteiligung bzw. gegen Gebühren als Schutzpatrone an. Aus dem anfänglichen Geleitschutz für nomadisierende Händler entwickelte sich allmählich eine Art von Sesshaftigkeit und damit der Marktschutz (das deutsche Wort "Messe" verweist nicht nur auf den Zusammenhang von Gottesdienst und Markt, sondern auch auf den Geleitschutz für Käufer bzw. Marktkunden). Die Händler, oft auch Juden, Syrer und andere Orientalen, aber bald auch friesische Kaufleute, ließen sich im Schutze der Burgmauern ihrer Patrone nieder und zogen selbst eine Mauer um ihre Handelsniederlassung. Es kann nicht lange gedauert haben, bis diese Siedlungen Handwerker anzogen. Das deutsche Wort "Bürger" bewahrt die Erinnerung an diese ersten Siedler an den Burgmauern (dazu auch das französische Wort "faubourg"). Die Siedlungen erstarkten und forderten Rechte für die Abhaltung von Märkten, für die Kontrolle über das Münzwesen, schließlich Gerichtsbarkeit etc. Diese Rechte wurden ihnen von den Territorialherren zuerteilt - und von Dokument und Datum dieser Zuteilung wird heute immer noch häufig die Gründung einer europäischen Stadt abgeleitet - obschon die Stadtgemeinden als Marktgenossenschaften oft schon vorher existierten. Aus der Gruppe der ersten Fernhändlerfamilien bildete sich alsbald ein städtisches Patriziat, das auf lange Zeit den Rat der Stadt kontrollierte und damit deren Geschicke bestimmte. Erst allmählich konnte das städtische Handwerk über die Formierung von eigenen Bruderschaften, den Zünften, Einfluss auf die Stadtregierung gewinnen. Einige Städte konnten vollständige Unabhängigkeit von den Territorialherren erringen, viele andere schafften dies nie oder nur kurzzeitig. Dazu zählt auch die mittelalterliche Großstadt Erfurt, die von ihren Anfängen bis zu Beginn des 19. Jh. nahezu durchgängig unter der Oberherrschaft des Bischofs von Mainz verblieb. Der Ort Erfurt entstand Mitte des 8. Jh. als "Wik" bzw. Stapelplatz an der Wegekreuzung von Via Regia und Kreuzstraße und in der Nähe eines Zwangspunktes, einer Furt des Flüsschens Gera.

Die Konsolidierung des Städtewesens und der Marktwirtschaft bewirkte allmählich auch eine Zivilisierung des Adels, insbesondere des niederen Adels. Damit hörte die Wegelagererei allerdings nicht auf! Sie veränderte jedoch ihre Methodik. Statt Mörder und Totschläger traten nun Zollwärter auf den Plan. Zollhindernisse wurden zum größten Problem der Handelswege zur Feudalzeit: Noch um 1400 gab es am Rhein 64, an der Elbe 35 und an der Donau allein in Niederösterreich 77 Zollschränken.

Die Wiederaufrichtung der Städte ist eine Kulturleistung, die wir dem Synoikismus (dem Zusammensiedeln mit dem Ziel der Bildung einer sich selbst verwaltenden, zentrale Autorität vermeidenden Bruderschaft) von Fernhändlern, Kaufleuten und Handwerkern zu verdanken haben. Dieser Synoikismus ist typisch für die zentrale Autorität vermeidende Stadtkultur Europas, unterscheidet sich gleichwohl stark von dem agrarisch-grundherrschaftlichen Synoikismus, aus dem die antike Stadt (Athen, Rom) hervorgegangen ist. Mit der Wiedererweckung des europäischen Städtewesens entsteht ein stadtbezogenes Fernverkehrsnetz. Auf diesen Verkehrswegen werden nicht nur Güter bewegt, sondern auch Gedanken, Ideen oder Kulturprodukte wie das Stadtrecht selbst. So lässt sich beispielsweise eine enge Beziehung zwischen Handelsverkehrsbeziehungen und ähnlichen oder gleichartigen Stadtrechten herstellen. Sog. "Stadtrechtsfamilien" lassen sich nicht allein auf territoriale Herrschaften zurückführen, sondern eben auch auf Wege, auf denen diese Kodizes migrieren können. Ein Beispiel hierfür bietet die Hanse und ihre Ausdehnung entlang von Küsten, Flüssen, Wegen. Krakau, Breslau, Leipzig und Erfurt (kurzzeitig) sind Hansestädte an der in Ost-West-Richtung verlaufenden Via Regia.

Die meisten der Haupthandelsrouten des Hochmittelalters verlaufen in Nord/Süd-Richtung. Die Gründe dafür sind leicht einsichtig. Zum einen verliefen schon zu römischer Zeit im westlichen Europa die wichtigsten Straßen in Nord/Süd-Richtung. Zum anderen wird Zentraleuropa von den Küsten des Mittelmeeres und von der Nord- und Ostsee aus händlerisch erschlossen. Umso mehr verdient die in Ost/West-Richtung verlaufende Via Regia als Ausnahme Beachtung. Denn dieser Verlauf indiziert eine bereits entwickelte europäische Stadt- und Handelskultur.

Die wichtigsten Wegeverbindungen im Einzelnen:

1. Norditalien und Flandern über Cahors einerseits und über die Champagne ("Champagnemessen") andererseits
2. Norditalien - Köln - Belgien/Niederlande
3. Norditalien - Hanse (Venedig - Verona - Augsburg - Nürnberg - Erfurt - Leipzig - Hamburg - Lübeck)
4. Kiew - Antwerpen (über Krakau, Breslau, Leipzig)
5. Kiew - Paris (Leipzig - Erfurt - Frankfurt - Metz): Via Regia. Die Via Regia erinnert in Thüringen mit dem Städteband an die durchschnittliche Tagesleistung eines Frachtfuhrwerkes von ca. 30 km.

Seit den Tagen der Via Regia ist viel Zeit vergangen. Mit dem Aufblühen des Handels und der Städte nahm die Zahl der Handelswege zu und ihr Netz wurde immer feinmaschiger. Allmählich wurde auch wieder der technische Standard der Römer erreicht. Die Industrialisierung setzte in Europa ein und mit ihr entwickelten sich neuartige Verkehrssysteme. Das wichtigste der Frühindustrialisierung war die Eisenbahn. Zunächst als Transportmittel in der Montanindustrie genutzt (wo die Dampfmaschine zur Entwässerung der Bergwerke erstmals wirtschaftlich eingesetzt wurde), wurde sie zum erfolgreichen Massenverkehrsmittel weiter entwickelt. Eisenbahn und Schiene bescherten dem Transportwesen eine bis dahin unbekannte Beschleunigung. Die Städte rückten dichter aneinander und feierten die Eisenbahn mit Bahnhöfen, die wie Schlösser aussahen. Die Eisenbahn wurde das erfolgreichste Symbol des beginnenden Industriezeitalters.

Abgelöst wurde sie durch das Automobil. Während die Eisenbahn die Zentralität der Städte - und damit diese selbst - bestätigte, löste das Automobil die Stadt auf. Mit diesem trat dem öffentlichen Massenverkehrsmittel ein privates Individualverkehrsmittel gegenüber. Mit dem massenhaften Auftreten des an Fließbändern - zuerst bei Henry Ford - produzierten Autos kündigt sich die zweite Phase der Industrialisierung, die Konsumgesellschaft an. Das Automobil mit seiner Flexibilität und Verfügbarkeit entwickelte sich schließlich zu einem Medium der Suburbanisierung, d.h. der allenthalben (zumal durch die Gartenstadt-Bewegung) geforderten "Versöhnung" von Stadt und Land. Entsprechend wurde das Automobil das herausragende Symbol des sog. fordistischen Zeitalters.

Ob frühe oder fordistische Industrialisierung, die Identität beider Epochen war - auch räumlich - gegen die Tradition gerichtet, gegen ihre Langsamkeit, Unbeweglichkeit, ihren ständisch-statischen Charakter. Statt dessen setzte man auf Innovation und Beschleunigung, auf Spezialisierung und Funktionalität. Man träumte - wie die Architekten des Bauhauses - von Raum-Maschinen, von städtischen Hochleistungsräumen und ländlichen Hochleistungslandschaften. In diesen funktionalistischen Träumen hatte das Alte - und mit ihm die Geschichte - keinen Platz. Modernisierung bedeutete Umsturz und Überwindung des Alten, Vergangenen. Sie wurde ein Projekt des Vergessens.

Dies hat sich inzwischen grundlegend geändert. Die Moderne ist selbst "in die Tage gekommen", ist stinknormal und irgendwie alt und unmodern geworden. Die bloße Orientierung auf Beschleunigung, Spezialisierung und Effizienzsteigerung hat Sinn- und Identitätslücken gerissen, die nach Auffüllung verlangen. Die Moderne muss nun selbst modernisiert werden.

Mit diesem Imperativ jedoch kommen Geschichte und Tradition wieder zum Zuge. Langsamkeit, Ganzheitlichkeit, Sinnlichkeit etc. werden wieder attraktiv. Während mit Blick auf die postfordistische (postmoderne) Architektur bereits von der Rückkehr des Ornaments und Reästhetisierung gesprochen werden kann, lässt sich für das postfordistische Planungsverständnis bereits eine paradigmatisch wirksame Erlebnisorientierung nachweisen. Ziel ist die narrative, erzählende Produktion des Raums. Der Themenpark hat inzwischen die Maschine als Leitbild urbaner Raumproduktion abgelöst. Damit wird all das relevant, was Differenz, Einmaligkeit, Alleinstellung etc. garantiert, also Geschichten, Mythen, Ereignisse, Monumente und mit ihnen die Geschichte selbst. Schon spricht man in der Soziologie von der Erlebnisgesellschaft als dem Komplement der Informations- und Wissensgesellschaft.

Hier nun, in der Erlebnisorientierung und Ästhetisierung sind die gesellschaftlichen Ursachen für die verstärkte Suche nach Identitätsankern in der Geschichte auszumachen. Die Via Regia besitzt dieses begehrte Potenzial. Ihr Mythos ist geeignet, dem Wunsch nach einer zeitgemäßen europäischen Identität Ziel und Halt zu geben. Dies ist der Grundgedanke einer Straße der europäischen Kulturen. In dieser historischen Sinnhaftigkeit, Symbol einer transnationalen europäischen Identität zu sein, liegt die größte und tiefste Bedeutung einer zeitgemäßen Neuerfindung und Vergegenwärtigung der Via Regia.

Dieter Hassenpflug
Weimar, Sonntag, den 17. Oktober 2004

*Es besteht das Recht der öffentlichen Wiedergabe unter Nennung des Autors und der Quelle.
Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen.*

<http://www.via-regia.org>